

Vägval i Leksand

Kommunalt stöd till enskild väghållning

4 juni 2026



LEKSANDS
KOMMUN

REV enkät - Kommunalt bidrag till enskild vägghållning

Text: Per Nilsson
Foto: Montiphan

Många av REV:s medlemmar får statliga bidrag till sin vägghållning från Trafikverket. Dessutom får en del kommunala bidrag. REV har ganska god kännedom om vilka som får statliga bidrag och hur dessa är utformade. Däremot är kännedomen om vilka som får kommunala bidrag och hur dessa är utformade sämre.

SKL, Sveriges Kommuner och Landsting, redovisade i publikationen "Här slutar allmän väg" som gavs ut 2007 hur de kommunala bidragen till enskild vägghållning såg ut 2004. REV tycker om att det är dags att uppdatera dessa uppgifter och skickade därför ut en enkät under fjolåret om bidrag till enskild vägghållning till alla kommuner.

Vi fick in svar från 160 av landets alla kommuner. Enskild vägghållning stöds med allmänna medel främst genom bidrag från staten i enlighet med förordningen om statsbidrag till enskild vägghållning (SFS 1989:893). Bidrag till driften av vägarna handhas av Trafikverket enligt särskilda avtalningar.

Trafikverket ger även stöd till investeringar i enskilda vägar. Fördelning av visst stöd till investeringar i enskilda vägar beslutas också av länsstyrelserna. Det statliga driftstödet kan maximalt vara 80% av den av Trafikverket beräknade driftkostnaden (genomfartstred mellan allmänna vägar) och som läggs 30% av driftkostnaden (utfartstred) från bebyggelsegrupper. Den vanligaste nivån är 60%.

Utöver det statliga stödet bidrar i vissa fall kommunen med ytterligare stöd. Varje kommun beslutar om den ska ge stöd

REV enkät - Kommunalt bidrag till enskild vägghållning

Text: Per Nilsson
Foto: Montiphan

Många av REV:s medlemmar får statliga bidrag till sin vägghållning från Trafikverket. Dessutom får en del kommunala bidrag. REV har ganska god kännedom om vilka som får statliga bidrag och hur dessa är utformade. Däremot är kännedomen om vilka som får kommunala bidrag och hur dessa är utformade sämre.

SKL, Sveriges Kommuner och Landsting, redovisade i publikationen "Här slutar allmän väg" som gavs ut 2007 hur de kommunala bidragen till enskild vägghållning såg ut 2004. REV tycker om att det är dags att uppdatera dessa uppgifter och skickade därför ut en enkät under fjolåret om bidrag till enskild vägghållning till alla kommuner.

Vi fick in svar från 160 av landets alla kommuner. Enskild vägghållning stöds med allmänna medel främst genom bidrag från staten i enlighet med förordningen om statsbidrag till enskild vägghållning (SFS 1989:893). Bidrag till driften av vägarna handhas av Trafikverket enligt särskilda avtalningar.

Trafikverket ger även stöd till investeringar i enskilda vägar. Fördelning av visst stöd till investeringar i enskilda vägar beslutas också av länsstyrelserna. Det statliga driftstödet kan maximalt vara 80% av den av Trafikverket beräknade driftkostnaden (genomfartstred mellan allmänna vägar) och som läggs 30% av driftkostnaden (utfartstred) från bebyggelsegrupper. Den vanligaste nivån är 60%.

Utöver det statliga stödet bidrar i vissa fall kommunen med ytterligare stöd. Varje kommun beslutar om den ska ge stöd



Enskilda vägar hänger samman med politiska beslut eftersom kommunerna vid detalplanering kan besluta om kommunen ska vara väghållare eller om det ska vara enskild vägghållning.

till enskild vägghållning och i så fall enligt vilka principer. Detta kan se helt olika ut från kommun till kommun. Många kommuner ger inget stöd alls till enskild vägghållning utanför kommunens centralort där vanligen kommunen själv är väghållare och således betalar hela vägghållningskostnaden.

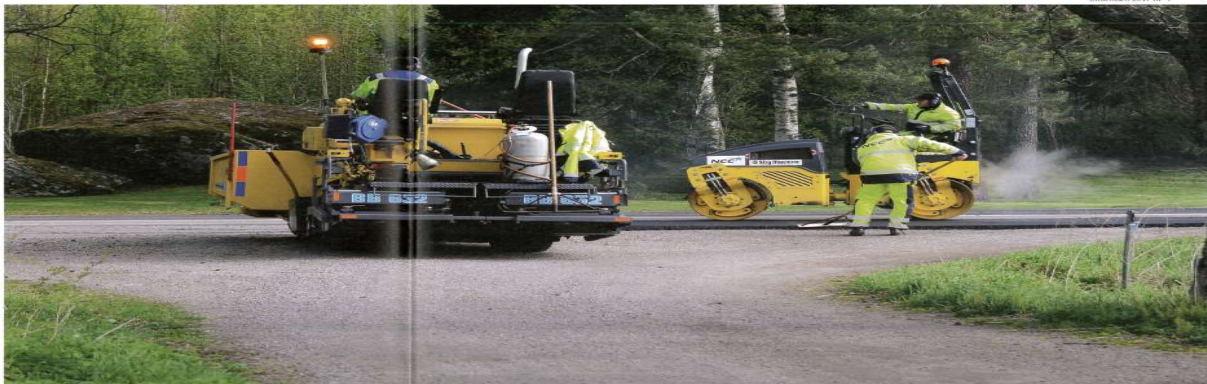
Hur det kommunala stödet ser ut och på vilken nivå det ligger har REV nu undersökt via en enkät till landets 290 kommuner. Av dessa har 160 kommuner svarat. Av dessa ger 76% bidrag till driften av enskilda vägar i kommunen och 28% ger också visst investeringsstöd. 24% ger inget stöd alls.

Varierande förutsättning i kommunerna
Förhållandena varierar mycket mellan olika kommuner vad

gäller förekomsten av enskilda vägar. Vissa kommuner har mycket enskilda vägar och andra nära inga. Detta beror både på geografiska förhållanden och på politiska beslut. Att förekomsten av enskilda vägar också hänger samman med politiska beslut beror på att kommunerna vid detalplanering kan besluta om kommunen ska vara väghållare eller om det ska vara enskild vägghållning.

Storleken på det kommunala stödet till enskilda vägar
Frågan är då om de kommuner som har mest enskilda vägar också betalar mest till enskild vägghållning. Om man endast ser till det totala driftstödet till enskilda vägar så har dessa tio kommuner av de 160 som besvarat enkäten gett det högsta stödet.

Kommun	Driftbidrag miljoner kr	Enskilda Vägars andel av totala vägnätter i kommunerna
Leksand	6,9	67%
Kungsbacka	6,3	77%
Varberg	5,0	76%
Ludvika	3,5	83%
Gävle	3,4	73%
Falun	3,3	81%
Kristianstad	3,3	70%
Vertanda	2,9	80%
Uppsala	2,8	70%
Olofström	2,5	74%



Enskilda vägar hänger samman med politiska beslut eftersom kommunerna vid detalplanering kan besluta om kommunen ska vara väghållare eller om det ska vara enskild vägghållning.

till enskild vägghållning och i så fall enligt vilka principer. Detta kan se helt olika ut från kommun till kommun. Många kommuner ger inget stöd alls till enskild vägghållning utanför kommunens centralort där vanligen kommunen själv är väghållare och således betalar hela vägghållningskostnaden.

Hur det kommunala stödet ser ut och på vilken nivå det ligger har REV nu undersökt via en enkät till landets 290 kommuner. Av dessa har 160 kommuner svarat. Av dessa ger 76% bidrag till driften av enskilda vägar i kommunen och 28% ger också visst investeringsstöd. 24% ger inget stöd alls.

Varierande förutsättning i kommunerna
Förhållandena varierar mycket mellan olika kommuner vad

gäller förekomsten av enskilda vägar. Vissa kommuner har mycket enskilda vägar och andra nära inga. Detta beror både på geografiska förhållanden och på politiska beslut. Att förekomsten av enskilda vägar också hänger samman med politiska beslut beror på att kommunerna vid detalplanering kan besluta om kommunen ska vara väghållare eller om det ska vara enskild vägghållning.

Storleken på det kommunala stödet till enskilda vägar
Frågan är då om de kommuner som har mest enskilda vägar också betalar mest till enskild vägghållning. Om man endast ser till det totala driftstödet till enskilda vägar så har dessa tio kommuner av de 160 som besvarat enkäten gett det högsta stödet.

Kommun	Driftbidrag miljoner kr	Enskilda Vägars andel av totala vägnätter i kommunerna
Leksand	6,9	67%
Kungsbacka	6,3	77%
Varberg	5,0	76%
Ludvika	3,5	83%
Gävle	3,4	73%
Falun	3,3	81%
Kristianstad	3,3	70%
Vertanda	2,9	80%
Uppsala	2,8	70%
Olofström	2,5	74%



REV ENKÄT



Leksand är den kommun som ger mest driftbidrag per kommuninvånare.

Det finns inget tydligt samband mellan art de kommuner som har mest enskilda vägar också betalar mest stöd till enskild väghållning.

Om det totalbelopp som kommunerna angett att de gett

Kommuner	Driftbidrag Kr/meter enskild väg enligt NVDB
Mölnådal	6,20
Leksand	9,687
Krängsbacka	3,93
Båstad	3,91
Nacka	3,69
Ängelholm	2,84
Olofström	2,53
Varberg	2,39
Ystad	2,13
Estöv	2,00

i stöd 2015 delas med hur mycket enskilda vägar det finns i kommunen enligt Trafikverkets Nationella Vägdatabas (NVDB) erhåller man följande tio i topp lista för de kommuner som ger mest stöd.

Kommuner	Investeringsbidrag Kr/meter enskild väg enligt NVDB
Upplands-Bro	1,49
Ängelholm	1,46
Sjöbo	1,20
Estöv	1,02
Härnösand	0,93
Leksand	0,889
Tingsryd	0,60
Karlsbad	0,53
Krämfors	0,53
Luleå	0,43

Bullretsen 2017 nr 1

REV ENKÄT



Leksand är den kommun som ger mest driftbidrag per kommuninvånare.

Det finns inget tydligt samband mellan art de kommuner som har mest enskilda vägar också betalar mest stöd till enskild väghållning.

Om det totalbelopp som kommunerna angett att de gett

Kommuner	Driftbidrag Kr/meter enskild väg enligt NVDB
Mölnådal	6,20
Leksand	9,687
Krängsbacka	3,93
Båstad	3,91
Nacka	3,69
Ängelholm	2,84
Olofström	2,53
Varberg	2,39
Ystad	2,13
Estöv	2,00

i stöd 2015 delas med hur mycket enskilda vägar det finns i kommunen enligt Trafikverkets Nationella Vägdatabas (NVDB) erhåller man följande tio i topp lista för de kommuner som ger mest stöd.

Kommuner	Investeringsbidrag Kr/meter enskild väg enligt NVDB
Upplands-Bro	1,49
Ängelholm	1,46
Sjöbo	1,20
Estöv	1,02
Härnösand	0,93
Leksand	0,889
Tingsryd	0,60
Karlsbad	0,53
Krämfors	0,53
Luleå	0,43

Bullretsen 2017 nr 1

Hur mycket kommunen satsar på enskild väghållning kan uttryckas på flera sätt. Nedan anges de 10 kommuner som

Kommuner	Driftbidrag Kr/invånare
Leksand	8217
Gagnef	227
Bjersholm	209
Olofström	195
Vindeln	194
Tingsryd	189
Övertorneå	189
Gullspång	162
Rättvik	158
Båstad	155

Investeringsbidraget kan variera mycket från år till år så jämförelsen mellan kommunerna kan därför variera från år till år.

Om man sammanfattningsvis jämför det totala stödet som ges av de 14 kommuner, som i enkäten angett ett belopp på stödets storlek, med det stöd som staten ger till enskild väghållning i dessa kommuner så utgör det kommunala stödet ca 40% av det statliga driftstödet och 16% av investeringsstödet (både investering och särskild driftbidrag)

Konstruktionen av stödet
Det vanliga är att stödet betalas som ett komplement till det statliga stödet det vill säga de vägar som uppfyller villkoren för statligt stöd får också ett tillägg med kommunalt stöd. Dessutom betalar 82% av de kommuner som ger driftstöd även driftstöd till vägar som inte uppfyller villkoren för det statliga stödet. För investeringsbidraget är motsvarande siffra 56%.

Hur villkoren i det kommunala ser ut finns inte utrymme att redovisa här. Vårje kommun har sin modell. Här kan ges ett smakepov på olika typer av svar:

“Vägar med statligt bidrag får 10% av TRV beslutade kostnad inkl moms i kommunalt bidrag. Vägar utan statligt bidrag får 1-50 kr/km.”

“Vi har ett vinterbidrag för drift på 5,40 kr/m upp till 1000m - 300m schablonavgift. Över 1000m har man statligt bidrag.”
“Kommunen betalar 50 % av skillnaden mellan trafikverkets godkända driftkostnad och trafikverkets bidrag.”
“Driftbidrag ges till de enskilda vägar som har busstrafik i linjetrafik på dessa vägar, förnst för förbättrad vinterväghållning.”

Hur mycket kommunen satsar på enskild väghållning kan uttryckas på flera sätt. Nedan anges de 10 kommuner som

Kommuner	Driftbidrag Kr/invånare
Leksand	8217
Gagnef	227
Bjersholm	209
Olofström	195
Vindeln	194
Tingsryd	189
Övertorneå	189
Gullspång	162
Rättvik	158
Båstad	155

Investeringsbidraget kan variera mycket från år till år så jämförelsen mellan kommunerna kan därför variera från år till år.

Om man sammanfattningsvis jämför det totala stödet som ges av de 14 kommuner, som i enkäten angett ett belopp på stödets storlek, med det stöd som staten ger till enskild väghållning i dessa kommuner så utgör det kommunala stödet ca 40% av det statliga driftstödet och 16% av investeringsstödet (både investering och särskild driftbidrag)

Konstruktionen av stödet
Det vanliga är att stödet betalas som ett komplement till det statliga stödet det vill säga de vägar som uppfyller villkoren för statligt stöd får också ett tillägg med kommunalt stöd. Dessutom betalar 82% av de kommuner som ger driftstöd även driftstöd till vägar som inte uppfyller villkoren för det statliga stödet. För investeringsbidraget är motsvarande siffra 56%.

Hur villkoren i det kommunala ser ut finns inte utrymme att redovisa här. Vårje kommun har sin modell. Här kan ges ett smakepov på olika typer av svar:

“Vägar med statligt bidrag får 10% av TRV beslutade kostnad inkl moms i kommunalt bidrag. Vägar utan statligt bidrag får 1-50 kr/km.”

“Vi har ett vinterbidrag för drift på 5,40 kr/m upp till 1000m - 300m schablonavgift. Över 1000m har man statligt bidrag.”
“Kommunen betalar 50 % av skillnaden mellan trafikverkets godkända driftkostnad och trafikverkets bidrag.”
“Driftbidrag ges till de enskilda vägar som har busstrafik i linjetrafik på dessa vägar, förnst för förbättrad vinterväghållning.”

REV ENKÄT

satsar mest per kommuninvånare på dels drift till enskild väghållning och dels investeringsstöd.

Kommuner	Investeringsbidrag Kr/invånare
Tingsryd	123
Leksand	997
Krämfors	85
Sonne	62
Sjöbo	62
Vägeryd	49
Nordanstig	44
Vindeln	33
Ängelholm	32
Olofström	31

Fall där kommunen tar hand om det statliga stödet
I några kommuner tar kommunen hand om det statliga stödet och sköter vägnarna åt vägföreningarna. Detta förhållningssätt kanske upplevs som bekvämt för vägföreningarna som då helt slipper att engagera sig i väghållningen som sköts på samma sätt som i kommunens centralort.

Det finns dock en del avvigador med detta system. Ansvarsförhållandet om en olycka sker på vägen är oklart. De boende på vägen kan inte själva besluta om vägens standard och väghållningens kvalitet. Efter en tid finns inte längre någon som representerar vägföreningen. Om kommunen beslutar att upphöra med detta system finns ingen fungerande organisation som kan ta över. Av de kommuner som besvarat enkäten tillämpar 30 st detta i varierande utsträckning.

Kommunale förändringar

17 kommuner av de kommuner som uppgett att de ger driftbidrag uppger att bidragsgregerarna är under översyn. Det gäller både förslag i riktningen att överta ökat ansvar för väghållningen till föreningarna och i riktningen att kommunen ska ta över mer av väghållningen i detaljplanerade områden. Också bidragsgivarna är i några kommuner under utredning.

Några kommuner tar kommunen hand om det statliga stödet och sköter vägnarna åt vägföreningarna. Detta förhållningssätt kanske upplevs som bekvämt för vägföreningarna som då helt slipper att engagera sig i väghållningen som sköts på samma sätt som i kommunens centralort.

Det finns dock en del avvigador med detta system. Ansvarsförhållandet om en olycka sker på vägen är oklart. De boende på vägen kan inte själva besluta om vägens standard och väghållningens kvalitet. Efter en tid finns inte längre någon som representerar vägföreningen. Om kommunen beslutar att upphöra med detta system finns ingen fungerande organisation som kan ta över.

Mer information på REV:s hemsida
På REV:s hemsida finns en förteckning över vilka kommuner som besvarat enkäten och ytterligare sammansällningar och tabeller.



Bullretsen 2017 nr 1

Kort historik

- Leksands kommun har sedan 70-talet skött ca 33 mil enskild väg.
 - Stödet är riktat till fast boende
 - Stor variation av vägstandard, funktion, trafikflöde på de vägar kommunen sköter:



- Tidigare utredningar och rapporter pekar på behov av:
 - Tydligt regelverk
 - Tydliggörande av omfattning på kommunens åtagande
 - Tydlig motpart → samfällighetsförening
 - Upprustning och förbättringar av enskilda vägar → ekonomi (mer medel behövs)

Tidslinje



1973: KF väghållning
1980: KS praxis (fastboende)
1990: KF bidrag beläggning 50%



Beslut i KF:
• Inriktning

2008

.....

2016

35 år med kommunal väghållning av ca 33 mil enskilda vägar.

**Vägutredning →
vägval → PM
konsekvenser...
Stormöten:**

Mångårig
politisk
diskussion



”Vägval” 2016 – Nytt politiskt inriktningsbeslut

Tre huvudalternativ:

Sektorns/avdelningens bedömning

För att klara behovet på investeringar med cirka 5-10 miljoner kronor/år för de enskilda vägarna finns tre alternativ:

1	Kommunen tillför mer pengar via skattepengar från alla som bor permanent i Leksands kommun	Innebär skattechöjning eller prioritering inom befintlig budget
2	Vägs ägare tillför med pengar d.v.s. alla fastighetsägare betalar (permanenthus, fritidshus, företagsägda/kommunägda fastigheter)	Innebär gemensamhetsanläggningar och samfällighetsföreningar genom Lantmäteriförrättning (preliminär förrättningskostnad 1 000 kr/fastighet)
3	Inte tillföra mer pengar. Fortsätta med nuvarande system i huvudsak bara drift	Innebär en fortsatt försämring av vägstandarden

Oavsett vilket alternativ som väljs avser kommunen att fortsätta finansiera och utföra drift av både de kommunala och de enskilda vägarna. Det aktuella ärendet avser enbart investeringar.

Kommunfullmäktiges beslut

Starta en genomförandeprocess av alternativ 2 som innebär att ägaransvaret, främst avseende investeringar, för de enskilda vägarna i Leksands kommun, klargörs och främjas.

Kommunen erbjuder fortsatt stort stöd till enskild väghållning i form av kommunal skötsel alternativt ekonomiskt bidrag

Beslutet blev startskott för en genomförandeprocess som pågår!

Genomförandeprocess

Kommunikationsplan: information – dialog – samråd - möten etc

Avtal om skötsel

- Ansvar, rättigheter & skyldigheter
- Omfattning
- Investeringar (tex upprustning)
- Statsbidrag

engagemang i enskilda vägar

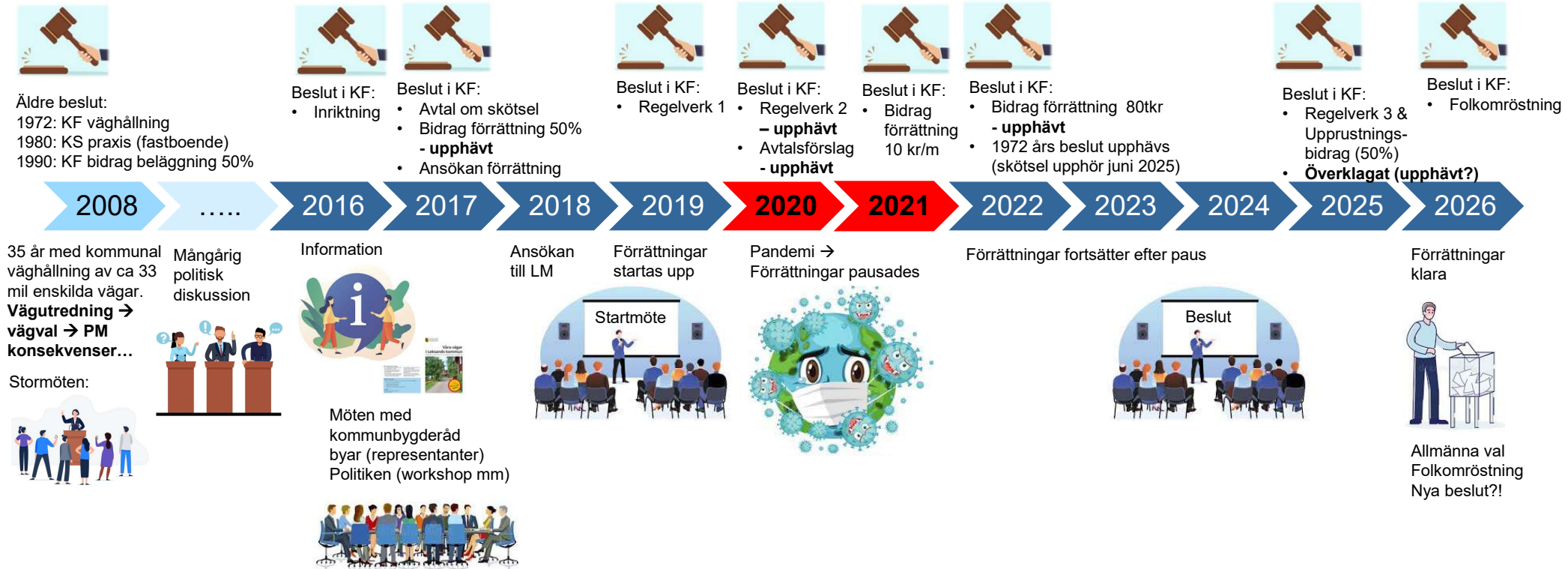
Regelverk

- Vilka vägar ska skötas
- Förutsättning för kommunalt stöd:
 - Fastboende
 - Vägstandard
 - Vägkategori → nivå på skötsel

Ordnad förvaltning med en aktiv väghållningsorganisation

Vem äger vägen?

Tidslinje



Omfattning av kommunala åtagandet → var drar vi gränsen?

Kommunalt engagemang
bidrag i form av skötsel eller pengar

Skötsel (Drift?):

- Åtgärder som säkerställer att trafiken kan komma fram på ett trafiksäkert sätt och att vägens funktion bibehålls såsom:
 - Grushyvlning, dammbindning, hyvlning, sladdning, kantskärning, röjning och slätter, mindre beläggningsreparationer (potthål)
 - Snöplogning, ishyvlning, sandning, trumtining.
 - Tillsyn av dagvatten och vägmärken.

Kommunalt stöd:
30 kr/m → 10 Mkr/år
+ 5 mil → 1,5 Mkr/år

Underhåll/upprustning:

- Större åtgärder som upprätthåller eller återställer vägens ursprungliga standard (sker med några års eller några årtiondens mellanrum) såsom:
 - förnyelse av beläggning (grus eller asfalt).
 - upprustning av dikningsanläggningar etc och där målsättningen är att återställa vägen till den ursprungliga standarden. Nybyggnation och standardhöjande åtgärder klassas inte som upprustning.

Kommunalt upprustningsbidrag
4 Mkr/år → 8 Mkr

Standardhöjande åtgärder:

- Åtgärder som höjer vägens standard, såsom:
 - Asfaltering av en grusväg.
 - Vägförstärkning (bärighetshöjande åtgärder).

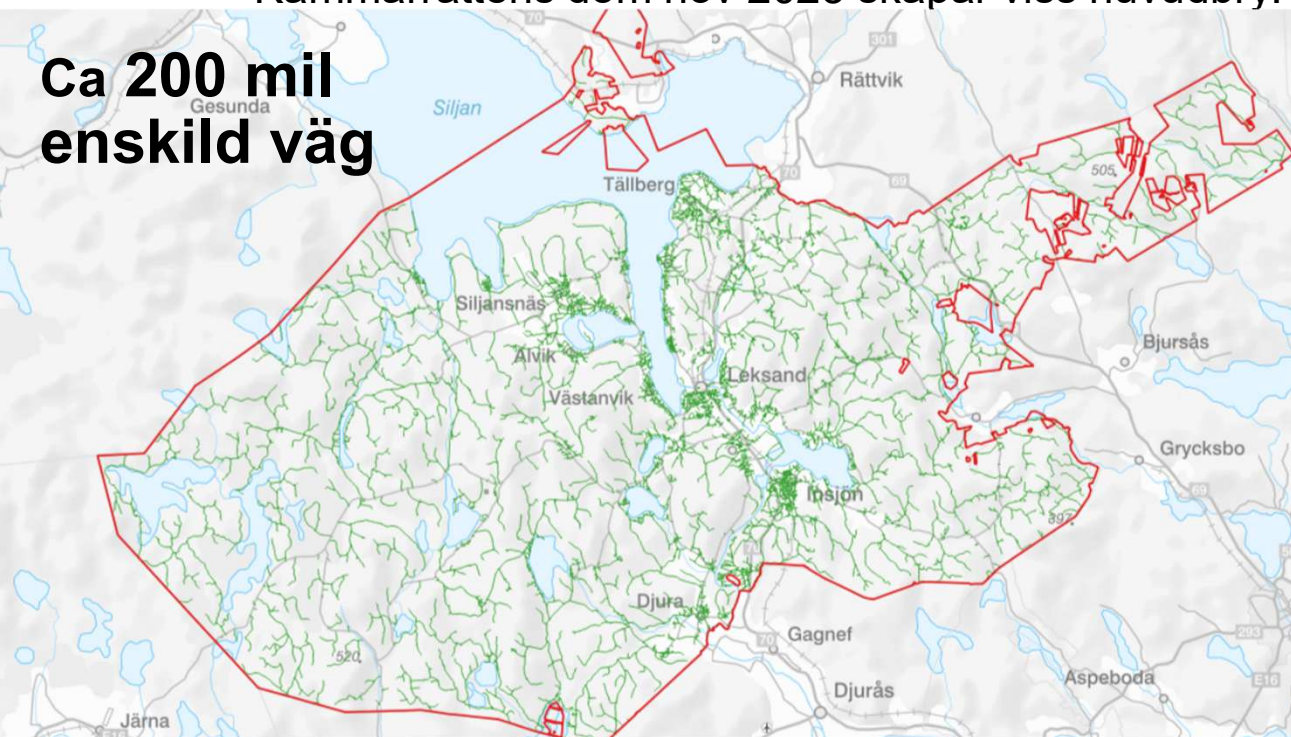
Enskilt engagemang

Kommunalt upprustningsbidrag
50% av kostnad

Hur kan och ska kommunens åtagande avgränsas?

- **Geografiskt:** vad vill vi, vad "mäktar" vi med samt vad är skäligt och rimligt?
- **Ekonomiskt:** hur mycket medel kan/vill kommunen avsätta
- **Juridiskt:** Likställhetsprincipen \leftrightarrow hushållning av kommunala resurser
 - Kammarrättens dom nov 2023 skapar viss huvudbry:

Ca 200 mil
enskild väg

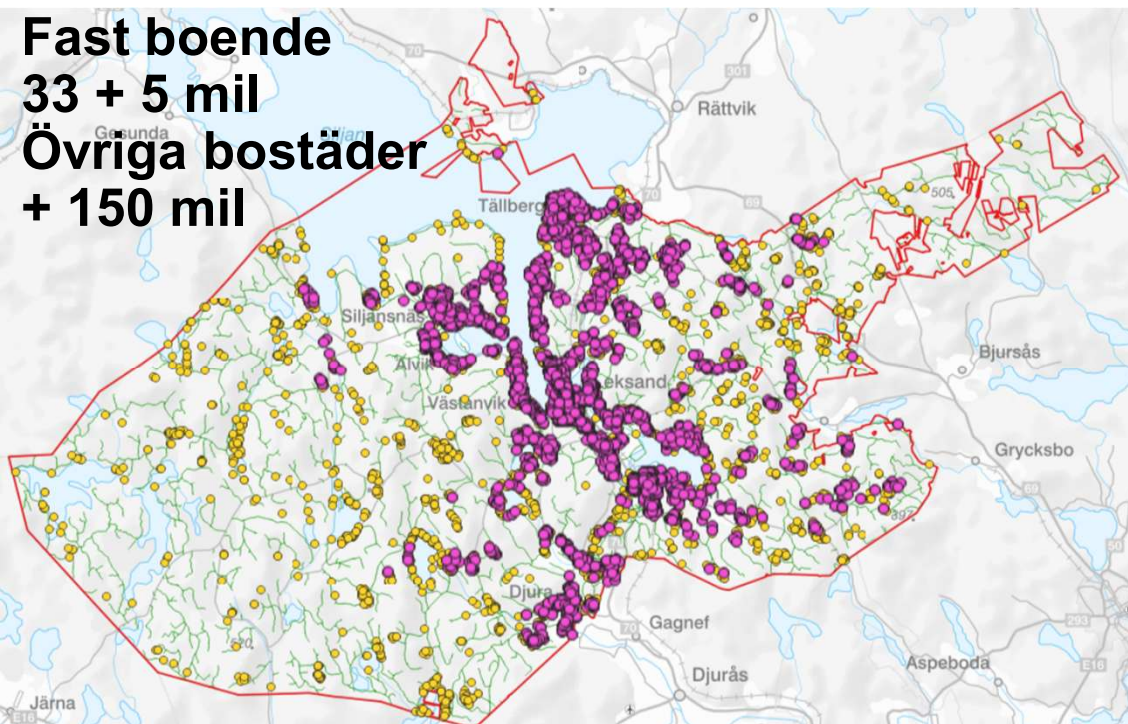


Kammarrätten anser att behovet av vägskötsel av en enskild väg, som leder till en fastighet bebyggd med en bostad, är detsamma oavsett om någon är folkbokförd på den eller inte, även om det kan antas att vägen används mer frekvent om det finns fastboende längs den. Behovet av skötsel av enskilda vägar för kommunmedlemmar vars vägorganisation saknar medlemmar som är fastboende är därför att likställa med behovet för kommunmedlemmar vars vägorganisation har medlemmar som är fastboende. Kommunen har därför att visa att den har haft sakliga skäl för den särbehandling som de överklagade besluten innebär i detta avseende.

Kommunens skäl för särbehandlingen är att det skulle vara för kostsamt för kommunen att erbjuda kommunal skötsel och bidrag även till enskilda vägar med endast fastigheter med fritidsboende. Enligt kammarrättens mening kan detta inte anses utgöra sakliga skäl för den aktuella särbehandlingen (...).

Hur kan och ska kommunens åtagande avgränsas?

- **Geografiskt:** vad vill vi, vad "mäktar" vi med samt vad är skäligt och rimligt?
- **Ekonomiskt:** hur mycket medel kan/vill kommunen avsätta
- **Juridiskt:** Likställhetsprincipen \leftrightarrow hushållning av kommunala resurser
 - Kammarrättens dom nov 2023 skapar viss huvudbry:



Kammarrätten anser att behovet av vägskötsel av en enskild väg, som leder till en fastighet bebyggd med en bostad, är detsamma oavsett om någon är folkbokförd på den eller inte, även om det kan antas att vägen används mer frekvent om det finns fastboende längs den. Behovet av skötsel av enskilda vägar för kommunmedlemmar vars vägorganisation saknar medlemmar som är fastboende är därför att likställa med behovet för kommunmedlemmar vars vägorganisation har medlemmar som är fastboende. Kommunen har därför att visa att den har haft sakliga skäl för den särbehandling som de överklagade besluten innebär i detta avseende.

Kommunens skäl för särbehandlingen är att det skulle vara för kostsamt för kommunen att erbjuda kommunal skötsel och bidrag även till enskilda vägar med endast fastigheter med fritidsboende. Enligt kammarrättens mening kan detta inte anses utgöra sakliga skäl för den aktuella särbehandlingen (...).

A scenic landscape featuring a winding gravel road that curves through a lush green field. In the background, a house is visible amidst a dense forest of tall, thin trees. The sky is filled with soft, grey clouds. The entire scene is framed by a semi-transparent blue rectangle with blue L-shaped corner accents in the top-right and bottom-left corners.

Diskussion & reflektioner